Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

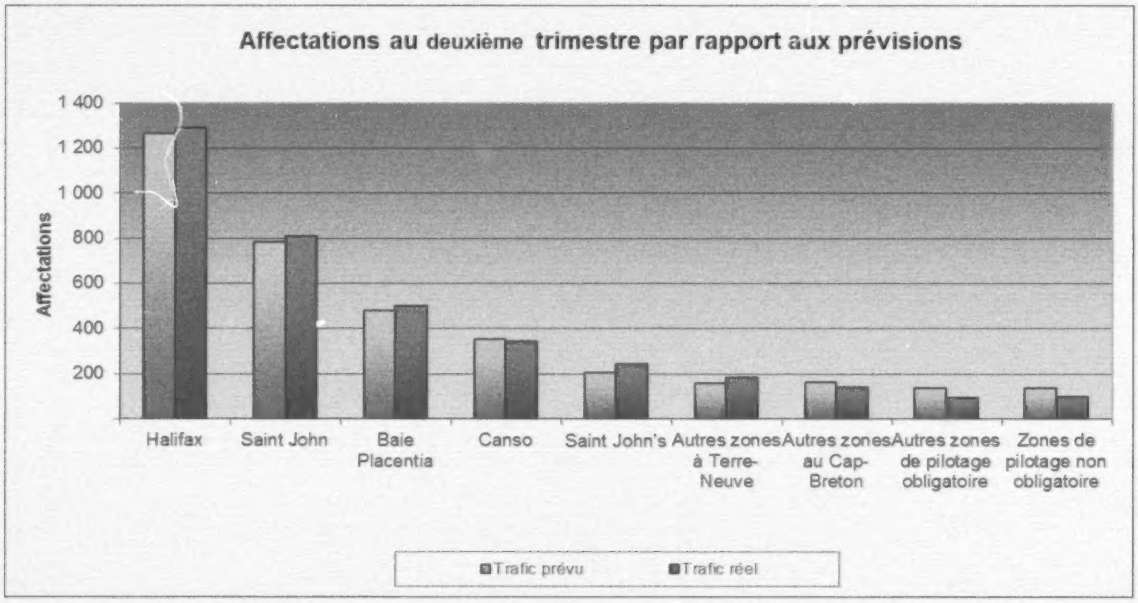
Deuxième trimestre 2014

Rapport de gestion

30 août 2014

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T2 2013	Trafic prévu au T2 2014	Trafic réel au T2 2014	Écart par rapport à 2013	Pourcentage d'écart par rapport à 2013	Écart par aux prévisions pour 2014	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2014
Halifax	1 309	1 265	1 291	-18	-1.4 %	26	2.1 %
Saint John	793	783	810	17	2.1 %	27	3.4 %
Baie Placentia	467	479	501	34	7.3 %	22	4.6 %
Canso	385	352	344	-41	-10.6 %	- 8	-2.3 %
Saint John's	211	203	241	30	14.2 %	38	18.7 %
Autres zones à Terre-Neuve	162	158	181	19	11.7 %	23	14.6 %
Autres zones au Cap-Breton	162	161	139	-23	-14.2 %	- 22	-13.7 %
Autres zones de pilotage obligatoire	132	135	93	-39	-29.5 %	- 42	-31.1 %
Zones de pilotage non obligatoire	152	138	99	-53	-34.9 %	- 39	-28.3 %
Total	3 773	3 674	3 699	-74	-2.0 %	25	0.7 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins ne possédant pas de certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de pilotage de l'Administration sont inférieures de 2 % par

rapport au premier semestre de 2013 et légèrement supérieures aux prévisions. L'Administration a quatre grands ports de pilotage obligatoire (Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.]; et Saint John [N.-B.]) qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Halifax et Canso ont eu moins d'affectations qu'en 2013, mais les ports s'attendaient à cette baisse et les affectations ont été pour ainsi dire conformes aux prévisions puisqu'elles les ont dépassées de 2 % à Halifax et ont été inférieures de 2 % à ce qu'attendait Canso. Dans les deux autres ports, les affectations sont supérieures à 2013 et aux prévisions. L'Administration affiche, pour l'ensemble des quatre ports, des affectations et des recettes qui dépassent respectivement de 1 % et 2 % les prévisions pour le deuxième trimestre.

La diminution des affectations à Halifax est essentiellement imputable à une baisse de 8 % (ou 43 affectations) du trafic de porte-conteneurs par rapport à l'an dernier. Pour le premier semestre de 2014, les affectations de pétroliers ont diminué de 6 % (ou 16 affectations) par rapport à 2013 en raison de la transformation de la raffinerie de Dartmouth en terminal. Les recettes totales du port en date de juin 2014 sont inférieures de 1 % aux prévisions.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a vu ses affectations de pilotage progresser de 2 % au premier semestre de 2014 par rapport à la même période en 2013. Elles ont surtout augmenté en ce qui concerne les navires qui transportent des marchandises générales. Les recettes totales du port sont inférieures aux prévisions, car les navires étaient en moyenne moins gros que prévu.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L.) sont essentiellement reliées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. Les affectations et les recettes sont identiques à 2013 et aux prévisions dans le cas de Come-by-Chance, et elles ont augmenté par rapport au premier semestre de 2013 et sont supérieures aux prévisions en date de juin 2014 en ce qui concerne Whiffen Head.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont baissé par rapport à 2013, mais elles ont été compensées par une augmentation des affectations de navires transportant des cargaisons sèches pendant la même période. Les affectations et les recettes pour la région étaient donc inférieures aux prévisions de 2 % et 1 %, respectivement, en date de juin 2014.

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES **Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2014**		
	2014	**2013**
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	10 442 $	9 990 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	6 521	6 160
Bateaux-pilotes	3 091	2 960
Autres	1 370	1 086
Total des charges d'exploitation	10 982	10 206
Résultat de l'exercice	(540) $	(216) $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	3 699	3 773
Incidents de pilotage	4	3
Pourcentage d'affectations sans incident	99,89%	99,92%
Plaintes de clients enregistrées	43	22
Pourcentage d'affectations sans plaintes	98,84%	98,42%

Les recettes de l'Administration ont progressé en raison d'une hausse tarifaire qui a pris effet au début de février. Globalement, les affectations en date de juin 2014 ont reculé de 2 % par rapport à 2013.

Pour le premier semestre de 2014, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont progressé par rapport à la même période en 2013, avant tout en raison du remplacement en heures supplémentaires et à court terme des employés malades ou blessés. Le nombre de pilotes a augmenté dans plusieurs régions afin de régler des problèmes de service et des départs à la retraite imminents. Un chef de l'exploitation a aussi été ajouté aux effectifs. Ce poste, auparavant occupé par le directeur de l'exploitation, était sans titulaire depuis la fin de 2011. Les coûts des bateaux-pilotes ont aussi augmenté en raison de la mise en service du Captain A. G. Soppitt au début du deuxième trimestre de 2013. Le premier semestre de 2014 inclut les coûts d'amortissement et de portage de ce nouveau navire. Comme on fait un plus grand usage des nouveaux bateaux à Halifax, à Saint John et dans la baie Placentia,

l'Administration a dépensé davantage en carburant depuis le début de 2014. L'augmentation des autres charges tient surtout au fait que l'APA a consacré 158 000 $ de plus qu'en 2013 à la formation. Elle avait suspendu la formation non essentielle des pilotes en 2013 et l'a programmée pour 2014. Une grande partie de cette formation est prévue pour les deux premiers trimestres de l'année, de façon à être terminée avant la haute saison des croisières.

Le trafic des pétroliers à Canso a été volatile, l'activité étant tributaire des fluctuations des cours mondiaux du pétrole. Il a été plus élevé que prévu en 2013 mais devrait fléchir en 2014. L'Administration s'attend à ce qu'il demeure vigoureux à Halifax et Saint John. Le trafic dans la baie Placentia a été supérieur aux attentes depuis le début de 2014.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Au cours du premier semestre de 2014, l'Administration a reçu 43 plaintes sur un total de 3 699 affectations. Les 98,84 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2013, il y avait eu 22 plaintes sur un total de 3773 affectations, soit 99,42 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

Pendant le premier trimestre de 2014, l'Administration a enregistré quatre incidents de navigation mineurs. Il y en avait eu trois pour la même période en 2013.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. L'activité à Canso a brièvement augmenté aux deuxième et troisième trimestres de 2013 en raison de la fluctuation des cours mondiaux du pétrole. Cette activité ne s'est pas poursuivie en 2014 et il est difficile de faire des prévisions. La raffinerie pétrolière de Come-by-Chance dans la baie Placentia, un client très important de l'Administration, est en vente. Comme ce fut le cas pour Halifax en 2013, la vente éventuelle et l'utilisation future de ces installations pourraient entraîner une importante fluctuation du trafic dans la baie Placentia. Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la décision de réduire les effectifs d'un port ne vise pas à compenser des ralentissements à court terme. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie, qui risquent d'entraîner des retards en période de pointe ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs perçus dans la baie Placentia, à Halifax et à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. La hausse du prix du carburant, qui a eu des répercussions particulièrement négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

L'Administration a presque atteint le seuil de rentabilité pour chacune des deux dernières années, avec une légère perte comptable en 2012 et un petit bénéfice comptable en 2013. Pendant cette période, elle a réussi à maintenir de solides flux de trésorerie tout en construisant deux nouveaux bateaux-pilotes. Sa bonne santé financière va lui permettre d'absorber l'exercice 2014 plus faible que prévu, mais il sera nécessaire de prendre des mesures pour la renforcer tout en investissant afin d'améliorer le service à la clientèle.

Deuxième trimestre 2014

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les egards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 août 2014

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	30 juin 2014	31 décembre 2013
Actifs		
Courant		
Trésorerie	774 $	1 884 $
Clients	3 252	2 977
Charges payées d'avance	262	153
	4 288	5 014
Non courant		
Immobilisations incorporelles	268	265
Immobilisations corporelles et bateaux pilotes	10 949	11 210
	11 217	11 475
	15 505 $	16 489 $
Passifs		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 953 $	2 237 $
Emprunts bancaires	415	400
Indemnités de cessation d'emploi	66	62
	2 434	2 699
À long terme		
Emprunts bancaires	4 424	4 633
Indemnités de cessation d'emploi	1 339	1 309
	5 763	5 942
	8 197	8 641
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 308	7 848
	7 308	7 848
	15 505 $	16 489 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	Trimestre terminé le 30 juin 2014	2013	Semestre terminé le 30 juin 2014	2013
Produits				
Droits de pilotage	5 702 $	5 486 $	10 390 $	9 944 $
Autres produits	41	25	52	46
	5 743	5 511	10 442	9 990
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	2 506	2 430	4 876	4 684
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 281	1 369	2 440	2 391
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	425	381	867	756
Salaires et avantages du personnel	374	344	778	720
Amortissement	330	321	658	575
Transport et déplacements	209	182	390	327
Services professionnels et spéciaux	154	142	304	319
Services publics, fournitures et approvisionnements	105	84	216	178
Locations	78	66	146	133
Coûts financiers	37	29	71	64
Communications	40	26	72	53
Formation	58	1	164	6
	5 597	5 375	10 982	10 206
Bénéfice de l'exercice	146	136	(540)	(216)
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	146 $	136 $	(540) $	(216) $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
(en milliers de dollars canadiens)	**2014**	2013	**2014**	2013
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**7 162 $**	7 304 $	**7 848 $**	7 656 $
Bénéfice de l'exercice	**146**	136	**(540)**	(216)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global total	**146**	136	**(540)**	(216)
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 308 $**	7 440 $	**7 308 $**	7 440 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 30 juin 2014	2013	Semestre terminé le 30 juin 2014	2013
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	**5 053 $**	4 951 $	**9 802 $**	9 837 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(2 990)**	(2 678)	**(6 107)**	(5 845)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(2 220)**	(2 186)	**(4 503)**	(3 695)
Coûts financiers payés	**(37)**	(29)	**(71)**	(64)
Autres produits reçus	**355**	25	**365**	46
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**161**	83	**(514)**	279
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	**(20)**	(27)	**(36)**	(50)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(264)**	(395)	**(366)**	(1 390)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(284)**	(422)	**(402)**	(1 440)
Activités de financement				
Produits des emprunts bancaires	-	-	-	1 000
Remboursement d'emprunts bancaires	**(102)**	(73)	**(194)**	(151)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(102)**	(73)	**(194)**	849
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	**(225)**	(412)	**(1 110)**	(312)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**999**	566	**1 884**	466
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**774 $**	154 $	**774 $**	154 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

31 juin 2014

(en milliers de dollars canadiens)

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

a) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au

coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en

vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

L'IAS 36, Dépréciation d'actifs (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie.

L'IFRS 9, Instruments financiers (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IASB a reporté la date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme et décidera d'une nouvelle date lorsque l'ensemble du projet sur l'IFRS 9 tirera à sa fin. L'adoption anticipée de cette norme est toutefois autorisée. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et

divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 2b) et 2c).